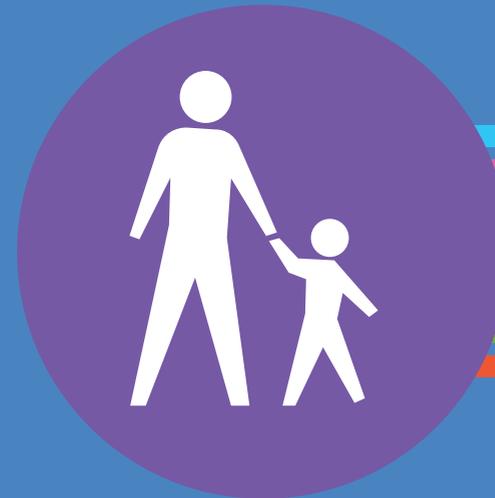


Pombal Inclusivo

Manual de Orientações Técnicas - Síntese

Acessibilidade e Mobilidade



Índice

1. Enquadramento	3
2. Acessibilidade no Espaço Público	4
3. Orientações Técnicas	6
3.1. Percurso Acessível	7
3.2. Passagens de Peões	10
3.3. Rampas	15
3.4. Estacionamento	16



1. Enquadramento

O presente documento constitui-se como síntese orientadora para intervenções no espaço público, fundamental para consolidar estratégias e democratizar os espaços e lugares dos territórios que a todos pertencem, uma vez que a acessibilidade e mobilidade é um direito de todos, como forma inequívoca de liberdade.

A elaboração de um Manual de Orientações Técnicas tem o objetivo de ajudar e orientar todos os projetos desenvolvidos pelo e para o Município de Pombal por considerarmos, estas regras, essenciais na construção de um município mais acessível. É ainda um instrumento que aponta soluções para os problemas diagnosticados em matéria de acessibilidade e mobilidade para todos de forma descritiva e ilustrativa. Os exemplos figurados neste manual surgem através de fotografias, fotomontagens e desenhos tendo por base múltiplas e diversificadas fontes. Todas as soluções apontadas têm como base o Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto, descritas de forma sucinta e clara, tornando a sua consulta mais eficaz e direta.

Este caderno técnico prevê soluções nas mais diversas áreas, revelando-se um instrumento essencial na construção de territórios democráticos. Apresenta-se de forma simples, de fácil leitura mas, no nosso entendimento, eficaz, sendo útil a técnicos, a políticos e ainda a qualquer cidadão comum que se interesse por estas matérias.

Ficha Técnica

Título

Pombal Inclusivo
Manual de Orientações Técnicas - Síntese
Acessibilidade e Mobilidade

Coordenação de Conteúdos

Paula Teles

Propriedade

Câmara Municipal de Pombal

Câmara Municipal de Pombal Executivo

Narciso Mota, Presidente
Diogo Mateus, Vice-Presidente
Ana Gonçalves, Vereadora

Equipa Técnica

Lisete Vieira
Odete Gomes
Santelmo Oliveira
Sílvia Ferreira

Design

Soraia Sousa





2. Acessibilidade no Espaço Público

O espaço público e o modo como o mesmo se tem desenvolvido, centra, neste ponto, uma importante reflexão na medida em que se verifica que o mesmo, sendo de todos, é polvilhado de elementos e situações que potenciam a exclusão. De facto, são muitas as imobilidades que existem nos nossos territórios, impedindo um número muito significativo de pessoas de vivenciarem espaços que também lhes pertencem.

Os problemas geralmente associados ao espaço público prendem-se com a má organização do mobiliário urbano, deficiente qualidade e conforto dos pavimentos, ou mais grave ainda, a ausência de rebaixamentos ou indevida execução dos mesmos nos atravessamentos, impedindo a continuidade pedonal. Aliando estes problemas à falta de civismo e ao incumprimento da lei, refletidos sobretudo no estacionamento abusivo, à forma desregrada e desordenada como o espaço é ocupado por um leque diferente de atividades (obras, comércio, etc.) e ao modo como a falta de articulação e coordenação entre serviços (obras, ambiente, fiscalização, etc) gera novas barreiras, concluímos que estamos perante um desafio que tem de ser encarado de fundo.

No entanto, existem soluções, formas de abordar estes problemas que aos poucos vão sendo sistematizadas, testadas e assumidas por toda a Europa e um pouco pelo nosso país. Impõe-se, pois, que exista vontade de

encarar este problema como ele tem de ser assumido, reequacionando-o como uma prioridade no sentido de dar mais qualidade à forma como se vive cada território.

As barreiras, urbanísticas e arquitetónicas ou móveis, assumem-se como um fator muito relevante na forma como os territórios propiciam ambientes e experiências mais ou menos agradáveis, seja a quem neles vive, trabalha ou visita.

Entenda-se por barreiras urbanísticas e arquitetónicas as fixas, e por barreiras móveis aquelas que se caracterizam por uma mudança incerta de posição e local, como são os automóveis em cima dos passeios, as esplanadas e objetos comerciais colocados de forma anárquica, ou mercadorias junto à entrada dos estabelecimentos comerciais.

De facto, as barreiras fixas assumem-se, muitas vezes, como tendo uma resolução difícil, por, eventualmente, poderem implicar um trabalho mais profundo e um esforço financeiro mais significativo. Contudo, as barreiras móveis afiguram-se como as mais complexas, tendo em conta a constante variação da sua localização. Esta característica dificulta o reconhecimento, por parte das pessoas portadoras de deficiência ou incapacidade, na habituação ao percurso que, de resto, deve ser tendencialmente intuitivo. No entanto, caso haja vontade por parte da sociedade civil, são as mais fáceis de remover.



3. Orientações Técnicas

Desenhar territórios acessíveis, livres de obstáculos, representa uma enorme mais-valia para todos: introduz patamares de segurança e conforto e permite sustentabilidade ao longo das gerações futuras. Projetar territórios com Acessibilidade e Mobilidade para Todos deve ser visto, hoje, como um patamar de exigência que todos deveriam cumprir dentro das diversas funções que desempenham.

É na tentativa de encontrar as melhores soluções técnicas para o (re) desenho dos territórios, que o presente documento se constitui como instrumento precioso, contribuindo para agilizar o processo de planeamento, do projeto e das obras.

Existem princípios e normas que devem ser aplicados em função da realidade e das peculiaridades de cada local. O cruzamento das explicações apresentadas, escritas e desenhadas, e a verificação da aplicabilidade em cada local são as ferramentas necessárias à construção de soluções que, indubitavelmente, serão capazes de incrementar a qualidade do território.

As orientações presentes neste documento síntese têm como base a aplicação direta do Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto, às quais se acresceram algumas considerações práticas, resultantes da experiência e do trabalho que se tem desenvolvido no terreno com a colaboração de pessoas com mobilidade reduzida.

3.1. Percurso Acessível

« As áreas urbanizadas devem ser servidas por uma rede de percursos pedonais, designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa (...). A rede de percursos pedonais acessíveis deve ser contínua e coerente, abranger toda a área urbanizada e estar articulada com as atividades e funções urbanas realizadas tanto no solo público como no solo privado. » (in Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto)

A definição, pela legislação, do percurso acessível, assumiu-se como um importante “instrumento legal”, que potencia e salvaguarda os propósitos inerentes aos conceitos de acessibilidade e mobilidade para todos e o que vem sendo referido a propósito das barreiras urbanísticas e arquitetónicas.

De facto, com a criação da “figura” do percurso acessível, surge a definição de que os objetos e elementos no espaço público têm de ter um espaço próprio e organizado que seja simples, claro e intuitivo. Assim, associado a este conceito de percurso acessível, define-se, de forma mais clara e objetiva, o que são os corredores de infraestruturas, resultado inevitável da aplicação da legislação na obrigatoriedade de deixar exclusivamente para os peões o espaço que lhes é destinado.

A criação de passeios devidamente dimensionados e organizados é

possível de várias formas, no entanto deve passar pela criação de um corredor livre de obstáculos (percurso acessível) de, pelo menos, 1,20m ou 1,50m (em função da hierarquia da via) e pela colocação do mobiliário urbano no que se designa de “corredor de infraestruturas”.

O canal mais afastado das vias de circulação automóvel – eventualmente mais próximo das construções, caso existam – é estritamente dedicado à circulação pedonal, sendo que o canal mais próximo da via serve para a colocação de todo o mobiliário urbano, da sinalização, árvores, no que até aqui temos designado de “corredor de infraestruturas”. Os referidos canais possibilitam a correta colocação de uma multiplicidade de peças de mobiliário urbano, infraestruturas e de opções de desenho urbano.

As figuras contemplam alguns desses elementos, sendo vasto o leque que pode fazer parte desta forma de criar/organizar passeios capazes de satisfazer as necessidades de circulação e mobilidade atuais. De facto, nos corredores de infraestruturas são vários os elementos que podem ser colocados nomeadamente: floreiras, candeeiros de iluminação pública, contentores do lixo, sinais de trânsito, papeleiras, árvores, elementos comerciais, caixas de infraestruturas (tipo EDP), entre outros.

Esta opção de desenho urbano permite resolver – sobretudo no caso de desenho de novas vias ou requalificação de vias existentes – a generalidade dos problemas associados a cada uma das barreiras urbanísticas, sendo a garantia de cidades e vilas mais seguras, confortáveis e – principalmente – mais inclusivas.

Adicionalmente ao referido, em matéria de dimensionamento e organização, os percursos pedonais deverão apresentar-se, sempre que possível, em bom estado de conservação e serem construídos com materiais estáveis, duráveis, firmes e contínuos de forma a acentuar os pressupostos de segurança e conforto.



Figura 1: Percurso Acessível.



Figura 2: Percurso Acessível.



Figura 3: Percurso Acessível.



3.2. Passagens de Peões

As passagens de peões são elementos essenciais numa rede pedonal pelo efeito de conexão que possibilitam entre os diversos percursos existentes no espaço urbano. A inexistência de passadeiras e dos respetivos acessos (nomeadamente rebaixamentos) constitui-se como uma barreira frequentemente encontrada nos territórios cerceando a capacidade de determinados cidadãos poderem percorrer a multiplicidade de espaços existentes numa cidade, vila ou aldeia.

3.2.1. Passadeira

No que respeita às passadeiras, é preferencial que elas possam cumprir determinados requisitos, importantes em matéria de segurança rodoviária, nomeadamente:

- ▶ Marcar e assinalar as passadeiras, com sinalização vertical e horizontal, devendo a zebra ser de cor branca sob fundo em cor contrastante;
- ▶ A largura das passadeiras deve ter entre 4,00m e 5,00m, devidamente acompanhada dos respetivos rebaixamentos de passeio que lhe dão acesso (se aplicável);

- ▶ Apenas em caso de restrições físicas inultrapassáveis se recomenda que a largura da passadeira possa ser mais reduzida, nunca devendo ser inferior a 2,50m;
- ▶ Deve ser prevista a manutenção e conservação da passadeira para garantia de boa visibilidade, não só para peões mas também para automobilistas;
- ▶ As passadeiras deverão ser colocadas em locais com boa visibilidade e deverão ser garantidos 5,00m livres de estacionamento antes do local de atravessamento para que a visibilidade da passagem de peões pelos automobilistas não seja impedida;
- ▶ Os materiais a aplicar deverão ser sempre adequados em função do tipo de pavimento pré-existente.



Figura 4: Passagem de Peões.



Figura 5: Passagem de Peões.



Figura 6: Passagem de Peões.

3.2.2. Acesso à passadeira

No que concerne aos acessos ao local de travessia de peões, existem diversas formas de garantir e facilitar a circulação de cidadãos com mobilidade reduzida. As características e condicionantes físicas de cada local definirão a tipologia de acesso que se pode construir. Desta forma, são apresentados três exemplos que se ajustam à maioria das situações existentes, devendo, ainda assim, sofrer as adaptações necessárias.

Exemplo 1 – Passeios de reduzida dimensão

- ▶ Os rampeamentos devem ter uma inclinação inferior a 6% na direção da circulação pedonal;
- ▶ A altura do lancil em toda a largura da passagem de peões deve ser sempre inferior a 0,02m, sendo preferencialmente à mesma cota;
- ▶ Para orientação de peões cegos nos rebaixamentos, deve ser utilizado pavimento tátil no início e no fim do rampeamento, preferencialmente pitonado e em cor contrastante, e uma guia atravessando o passeio de forma perpendicular até ao centro da passadeira com, pelo menos, 0,80m de largura.

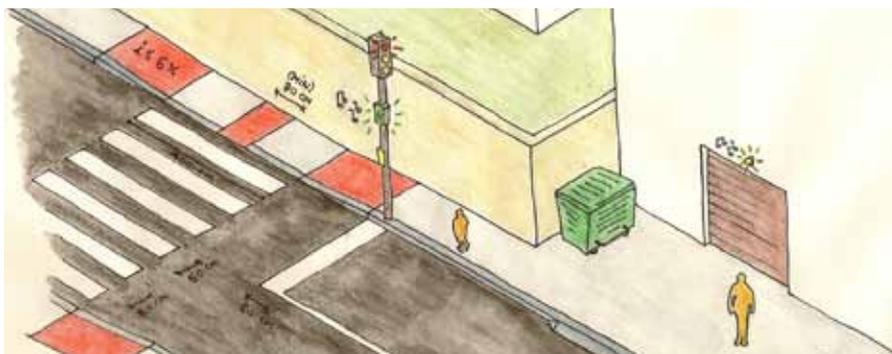


Figura 7: Acesso à Passadeira.

Exemplo 2 – Passeios com largura superior a 3,00m

- ▶ Em passeios com largura superior a 3,00m, o rebaixamento deve ter uma inclinação inferior a 8% na direção da passagem de peões e 10% na direção do lancil do passeio:

Altura do Lancil	Dimensões das Rampas	
	Inclinação na direção da passagem de peões	Inclinação na direção do lancil
0,10m	1,25m	1,00m
0,12m	1,50m	1,20m
0,15m	1,88m	1,50m

- ▶ Para orientação de peões cegos deve existir uma guia desde a fachada dos edifícios até ao rebaixamento, com pelo menos 0,80m de largura;
- ▶ O rebaixamento não deve interferir com o canal de circulação pedonal, nem ser obstruído com mobiliário urbano ou outros obstáculos;
- ▶ No rebaixamento deve existir uma faixa de pavimento tátil e de cor contrastante que acompanhe toda a extensão da passadeira e respetivo rebaixamento;
- ▶ A altura do lancil em toda a largura da passagem de peões deve ser sempre inferior a 0,02m, sendo preferencialmente à mesma cota;
- ▶ O canal de circulação pedonal deve ser sempre desimpedido, quer em largura (pelo menos 1,20m ou 1,50m) quer em altura (pelo menos 2,40m).

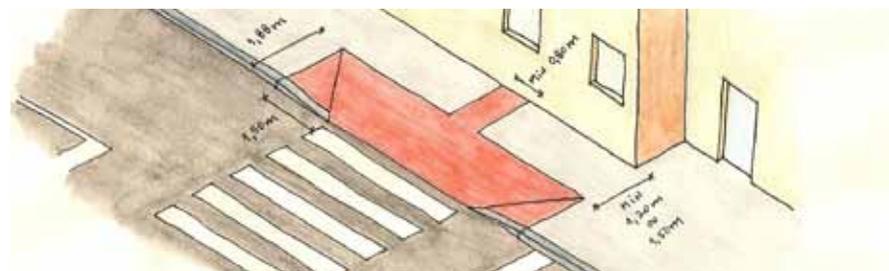


Figura 8: Acesso à Passadeira.

Exemplo 3 – Passadeira sobrelevada

- ▶ O atravessamento deve ser nivelado com a cota do lancil e do passeio;
- ▶ Deve existir uma faixa ao longo da largura da passadeira, em material de textura e cor contrastante, com, pelo menos, 0,80m de largura;
- ▶ Deve existir uma guia desde a fachada dos edifícios até à faixa referida no ponto anterior, no mesmo material e cor, com, pelo menos, 0,80m de largura;
- ▶ Se existirem grelhas, buracos ou frestas no piso, nomeadamente para escoamento de águas entre a passadeira e o lancil, estas deverão ter aberturas inferiores a 0,02m.

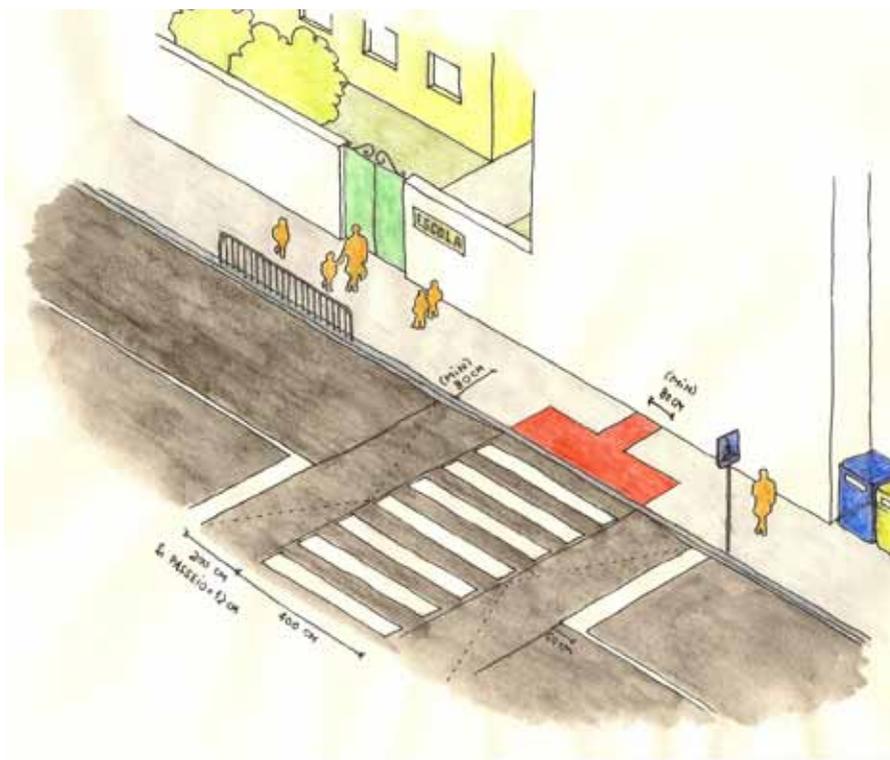


Figura 9: Acesso à Passadeira.



3.3. Rampas

Embora comumente associadas às pessoas com deficiência, as rampas abrangem um público bastante mais alargado pois respeitam, quando devidamente dimensionadas e construídas, as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e funcionam, não raras vezes, como alternativa às escadas que nem todos conseguem transpor.

- ▶ As rampas devem satisfazer uma das duas situações seguintes:
 - Ter uma inclinação inferior a 6%, vencer um desnível inferior a 0,60m e ter um comprimento inferior a 10,00m;
 - Ter uma inclinação inferior a 8%, vencer um desnível inferior a 0,40m e ter um comprimento inferior a 5,00m.
- ▶ As rampas em curva deverão ter o raio de curvatura superior a 3,00m, medido no perímetro interno da rampa, e uma inclinação inferior a 8%;
- ▶ As rampas devem possuir uma largura superior a 1,20m, devendo ainda possuir corrimãos de ambos os lados, exceto nas situações salvaguardadas por lei;
- ▶ O revestimento do piso das rampas, no seu início e fim, deve possuir faixas com diferenciação de textura e cor contrastante relativamente ao pavimento adjacente.



3.4. Estacionamento

Deverão ser disponibilizados lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida junto dos locais onde existe uma maior concentração de serviços e locais com atendimento ao público. Contudo não basta reservar lugares de estacionamento, é necessário que eles estejam devidamente dimensionados e permitam acesso à rede de percursos acessíveis existente. Desta forma, deverão ser garantidos os seguintes pressupostos:

- ▶ Lugares com a dimensão mínima de 2,50m de largura por 5,00m de comprimento;
- ▶ Possuir uma faixa de acesso lateral com, pelo menos, 1,00m (podendo ser partilhada por dois lugares de estacionamento adjacentes) que permita a conexão do lugar de estacionamento ao passeio;
- ▶ Contemplar uma rampa para o passeio (sempre que necessário) cumprindo o estipulado na legislação em vigor, no que concerne à largura, inclinação, cor e textura;
- ▶ Estar devidamente sinalizados e identificados com sinal modelo H1a com placa adicional M11d, e pintura do sinal universal de acessibilidade no centro, em cor contrastante e com dimensão de 1,00m por 1,00m.

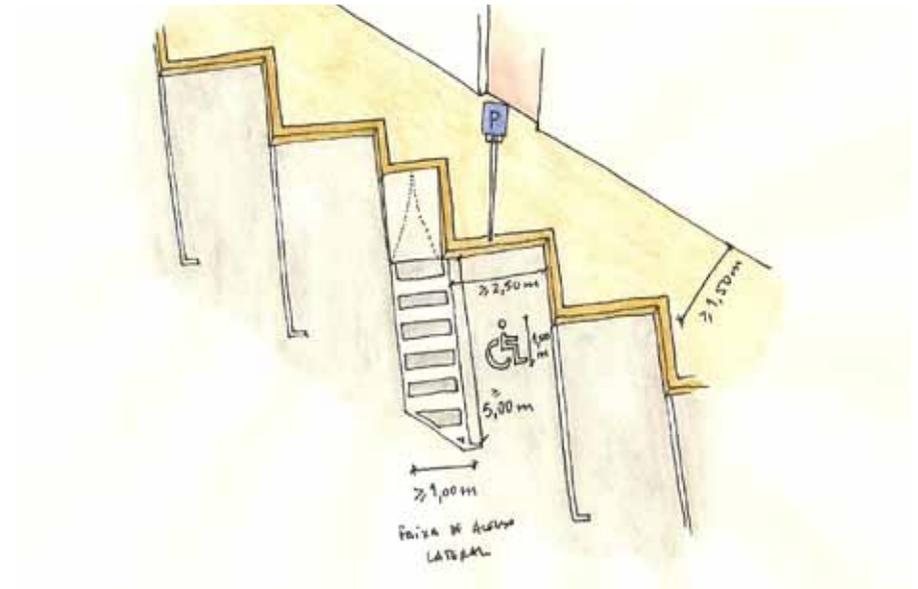


Figura 10: Estacionamento em Espinha.

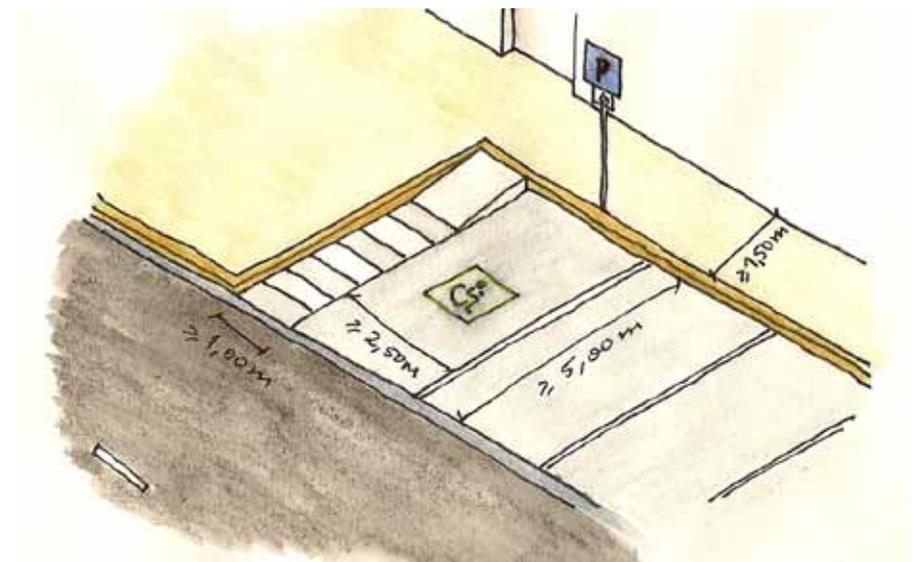


Figura 11: Estacionamento Perpendicular.